



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1028**

7 Αυγούστου 2002

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Φ2/55009/4626/00 (1)

Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Της παρ. 1 του άρθρου 86 του Ν. 2696/1999 (Α' 57) που κύρωσε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

β. Του άρθρου 1 παρ. 1, 2 και 3 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α' 34) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ» (Α' 70) και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101).

γ. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα» (Α' 137) όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 «Περιορισμός και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κρατικών δαπανών και άλλες διατάξεις» (Α' 38).

δ. Της υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ».

ε. Της υπ' αριθμόν Φ2/14133/1501/01 (Β' 1715) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τροποποίηση της Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) ΚΥΑ «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ», όπως αυτή τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ Φ2/70916/2953/99 (Β' 458/2001), σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των οδηγιών 2001/9/ΕΚ και 2001/11/ΕΚ».

στ. Της υπ' αριθμόν 44800/123/85 (Β' 781) απόφασης του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων».

2. Την ανάγκη εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2000 (τεύχος ΕΕ αρ. L 203/10.8.2000 σελ. 1-8) σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στον ελληνικό χώρο.

2. Με την παρούσα απόφαση καθορίζονται οι προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή οδικών τεχνικών ελέγχων των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ελλάδα, με στόχο την αυστηρότερη τήρηση, από τα οχήματα αυτά, ορισμένων τεχνικών προϋποθέσεων που προβλέπονται από την υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ», όπως αυτή ισχύει, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

3. Η παρούσα απόφαση δεν εμποδίζει τη διενέργεια άλλων προβλεπόμενων από την κείμενη νομοθεσία ελέγχων.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, νοούνται ως:

α) «Όχημα επαγγελματικής χρήσεως»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα που ανήκει στις κατηγορίες 1, 2 και 3, οι οποίες ορίζονται στο Παράρτημα Ι της υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή ισχύει, καθώς και τα ρυμουλκούμενά τους.

β) «Οδικός τεχνικός έλεγχος»: ο έκτακτος τεχνικής φύσεως έλεγχος οχήματος επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορεί στην Ελλάδα, ο οποίος διενεργείται σε δημόσιο δρόμο, από τις αρχές ή υπό την επίβλεψή τους.

γ) «Τεχνικός έλεγχος»: ο έλεγχος της πιστότητας του οχήματος προς τις τεχνικές ρυθμίσεις, όπως προβλέπεται στο Παράρτημα ΙΙ της υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή ισχύει.

Άρθρο 3

1. Τα αρμόδια όργανα της παραγράφου 3 του άρθρου 4, διεξάγουν οδικούς τεχνικούς ελέγχους για να επιτύχουν τους στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 1 όσον αφορά στα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως που εμπίπτουν στις διατάξεις της παρούσας απόφασης, λαμβάνοντας υπόψη όσα ισχύουν για τα οχήματα αυτά στα πλαίσια της υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή ισχύει.

Οι ανωτέρω έλεγχοι διενεργούνται ετησίως σε αριθμό οχημάτων τουλάχιστον ίσο με το (2%) δύο τοις εκατό του συνολικού αριθμού των κυκλοφορούντων στην Ελλάδα οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως, όπως προκύπτει από τα ετήσια επίσημα στατιστικά στοιχεία.

2. Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι διεξάγονται χωρίς διακρίσεις λόγω της εθνικότητας του οδηγού ή της χώρας όπου έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα επαγγελματικής χρήσεως και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να περιοριστούν στο ελάχιστο το κόστος και οι καθυστερήσεις που προκύπτουν για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στον έλεγχο των οχημάτων που δίνουν περισσότερο την εντύπωση κακής συντήρησης.

Άρθρο 4

1. Ο οδικός τεχνικός έλεγχος περιλαμβάνει το σύνολο των κάτωθι στοιχείων:

α) Οπτική επιθεώρηση της κατάστασης συντήρησης του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως σε στάθμευση.

β) Έλεγχο της έκθεσης οδικού τεχνικού ελέγχου, της προβλεπόμενης στο άρθρο 5 της παρούσας, η οποία έχει εκπονηθεί πρόσφατα ή έλεγχο των εγγράφων από τα οποία πιστοποιείται η συμμόρφωση προς τις τεχνικές ρυθμίσεις που ισχύουν για το όχημα και, ειδικότερα, για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έλεγχο του εγγράφου που πιστοποιεί ότι το όχημα επαγγελματικής χρήσεως έχει υποβληθεί στον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με την υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή ισχύει.

γ) Επιθεώρηση προκειμένου να διαπιστωθούν τυχόν ελαττώματα συντήρησης. Η επιθεώρηση αυτή αφορά όλα τα σημεία ελέγχου που απαριθμούνται στον κατάλογο του Παραρτήματος Ι σημείο 10 της παρούσας απόφασης.

2. Η επιθεώρηση των συστημάτων πέδησης και των εκπομπών εξάτμισης διεξάγεται σύμφωνα με τον τρόπο που ορίζεται στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης.

3. Το έργο του οδικού τεχνικού ελέγχου, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ανατίθεται στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (Μ.Κ.Ε.) των οποίων η συγκρότηση και λειτουργία καθορίζεται από τις διατάξεις της υπ' αριθμόν Γ5/29480/2304/01 (Β' 614) κοινής υπουργικής απόφασης.

Τα Μ.Κ.Ε. προτού προβούν σε επιθεώρηση των σημείων που απαριθμούνται στον κατάλογο του Παραρτήματος Ι σημείο 10, λαμβάνουν υπόψη το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή/και έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου η οποία έχει εκπονηθεί πρόσφατα και τα οποία προσκομίζει, ενδεχομένως, ο οδηγός.

Όταν τα ως άνω πιστοποιητικά ή/και η έκθεση παρέχουν την απόδειξη ότι έχει πραγματοποιηθεί επιθεώρηση κατά τους τρεις τελευταίους μήνες σε ένα από τα σημεία που απαριθμούνται στον κατάλογο που αναφέρεται στο Παράρτημα Ι σημείο 10, το σημείο αυτό δεν ελέγχεται εκ νέου, εκτός εάν αυτό δικαιολογείται ιδίως εξαιτίας ελαττώματος ή/και προφανούς μη συμμόρφωσης.

Άρθρο 5

1. Η έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου όσον αφορά στην επιθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 (παράγραφος 1 στοιχείο γ) καταρτίζεται από τα Μ.Κ.Ε. τα οποία διεξήγαγαν τον έλεγχο. Το υπόδειγμα της έκθεσης αυτής παρατίθεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης και περιλαμβάνει, στο σημείο 10, κατάλογο των σημείων για τα οποία διενεργείται έλεγχος. Τα Μ.Κ.Ε. συμπληρώνουν τα αντίστοιχα τετραγωνίδια. Η έκθεση εκδίδεται εις διπλούν και το αντίγραφο παραδίδεται στον οδηγό του οχήματος επαγγελματικής χρήσης.

2. Εάν τα Μ.Κ.Ε. θεωρήσουν ότι το μέγεθος των ελαττωμάτων στη συντήρηση του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά στην πέδηση, ο οποίος δικαιολογεί πιο εμπεριστατωμένη εξέταση, το όχημα επαγγελματικής χρήσεως υποβάλλεται σε διεξοδικότερο έλεγχο σε κοντινό δημόσιο Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου, οριζόμενο στο άρθρο 3 της υπ' αριθμόν Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η υποβολή του οχήματος σε διεξοδικότερο τεχνικό έλεγχο γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 86 του Ν. 2696/1999 περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

3. Εάν διαπιστωθεί ότι το όχημα επαγγελματικής χρήσεως παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για τους επιβαίνοντες ή για άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, είτε κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο στον οποίο αναφέρεται η παράγραφος 1 του άρθρου 4 της παρούσας απόφασης, είτε κατά τον διεξοδικότερο στον οποίο αναφέρεται η προηγούμενη παράγραφος του παρόντος άρθρου, αφαιρείται η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες του οχήματος, έως ότου επιδιορθωθούν τα εντοπισθέντα επικίνδυνα ελαττώματα.

4. Κάθε εξάμηνο υποβάλλονται από όλες τις νομαρχίες της χώρας, στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (ΔΑΧΜ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καταστάσεις με τα πλήρη στοιχεία των διενεργηθέντων από τα αντίστοιχα Μ.Κ.Ε. ελέγχων με αναλυτικά αποτελέσματα των ελέγχων και τις επιβληθείσες ποινές.

Άρθρο 6

Η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών διαβιβάζει στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάθε δύο χρόνια, πριν από την 31η Μαρτίου, τα συλλεγέντα δεδομένα των δύο τελευταίων ετών όσον αφορά στον αριθμό των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που έχουν υποστεί έλεγχο, ταξινομημένων ανά κατηγορία σύμφωνα με το Παράρτημα Ι σημείο 6 και

κατά χώρα που έχει χορηγήσει την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων και των ελεγχθέντων σημείων και των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι σημείο 10 της παρούσας απόφασης.

Η πρώτη διαβίβαση στοιχείων καλύπτει διάστημα δύο ετών, αρχής γενομένης την 1η Ιανουαρίου 2003.

Άρθρο 7

1. Αρμόδια υπηρεσία για την εποπτεία των ελέγχων ορίζεται η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, που γνωστοποιεί στα άλλα κράτη μέλη την ονομασία των προσώπων που χρησιμοποιούνται ως σημεία επαφής. Η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών παρέχει αμοιβαία συνδρομή στα άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης. Ζητεί επίσης από τις υπόλοιπες χώρες μέλη τα αντίστοιχα στοιχεία για την εφαρμογή της οδηγίας 2000/30/ΕΚ στη χώρα τους.

2. Τα σοβαρά ελαττώματα οχήματος επαγγελματικής χρήσεως το οποίο ανήκει σε μη μόνιμο κάτοικο της Ελλάδας, ιδίως εκείνα που προκάλεσαν την αφαίρεση της αδείας κυκλοφορίας του οχήματος, αναφέρονται στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα, με βάση το υπόδειγμα της έκθεσης ελέγχου του Παραρτήματος Ι, υπό την επιφύλαξη άσκησης διώξεως σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 της παρούσας, η ΔΑΧΜ μπορεί να ζητήσει από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία, να ληφθούν τα ενδεδειγμένα μέτρα έναντι του παραβάτη, π.χ. με την υποβολή του οχήματος σε νέο τεχνικό έλεγχο.

4. Η ΔΑΧΜ γνωστοποιεί στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο διαπιστώθηκαν ελαττώματα οχήματος επαγγελματικής χρήσεως που έχει ταξινομηθεί στη χώρα μας, τα μέτρα που λήφθηκαν, κατά περίπτωση, έναντι του παραβάτη ή της επιχείρησης.

Άρθρο 8

1. Στους οδηγούς ή ιδιοκτήτες των επαγγελματικών οχημάτων για τα οποία, από τους ελέγχους των Μ.Κ.Ε., διαπιστώνεται ότι δεν τηρούνται οι τεχνικές απαιτήσεις ελέγχου που προβλέπονται από τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ της παρούσας, επιβάλλονται οι κυρώσεις του παρόντος άρθρου.

Η διαδικασία επιβολής και είσπραξης των προστίμων, που επιβάλλονται με το παρόν άρθρο, γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 3 της υπ' αριθμόν Γ5/29480/ 2304/01 (Β' 614) κοινής υπουργικής απόφασης.

2. Έλεγχος εκπομπών εξάτμισης μηχανοκίνητων οχημάτων.

α. Αν κατά την οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας διαπιστωθεί ότι υπάρχουν διαρροές καυσαερίων, επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 50 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 100 Ευρώ.

β. Αν κατά την οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός, επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 50 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 100 Ευρώ.

γ. Αν από τη δοκιμή ελέγχου των καυσαερίων σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας διαπιστωθεί ότι η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (για τα βενζινοκίνητα οχήματα) ή/και ο συντελεστής λ (για τα βενζινοκίνητα οχήματα με προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών) ή η θολερότητα (για οχήματα με ανάφλεξη υπό συμπίεση) υπερβαίνει τις προβλεπόμενες από το Παράρτημα ΙΙ οριακές τιμές, επιβάλλονται οι ποινές της παρ. 3 του άρθρου 15 του ν. 2696/1999 περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

δ. Σε περίπτωση συρροής ελλείψεων σύμφωνα με τις ανωτέρω περιπτώσεις επιβάλλεται το άθροισμα των προβλεπομένων ποινών.

3. Δοκιμή συστήματος πέδησης.

α. Όταν το σύστημα πέδησης δεν είναι σε θέση να επιβραδύνει το όχημα και τα τυχόν ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενά του, και να τα ακινητοποιεί με ασφάλεια, ταχύτητα και αποδοτικότητα, ανεξαρτήτως των συνθηκών φόρτωσής του και ανεξαρτήτως της ανωφέρειας ή κατωφέρειας του δρόμου στον οποίο κινείται, επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 200 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 400 Ευρώ.

β. Όταν η πέδη στάθμευσης δεν είναι σε θέση να διατηρεί το όχημα και τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενά του ακινητοποιημένα, ανεξαρτήτως των συνθηκών φόρτωσής του και ανεξαρτήτως της ανωφέρειας ή κατωφέρειας του δρόμου, επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 200 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 400 Ευρώ.

γ. Στις ανωτέρω περιπτώσεις (α) και (β) επιβάλλεται επιπρόσθετα και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Τα στοιχεία επιστρέφονται όταν ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει βεβαίωση δημοσίου ΚΤΕΟ για τη σωστή λειτουργία των ανωτέρω συστημάτων.

4. Επιθεώρηση προκειμένου να διαπιστωθούν τυχόν ελαττώματα συντήρησης σε όλα τα σημεία ελέγχου που απαριθμούνται στον κατάλογο του Παραρτήματος Ι (σημείο 10, από ε έως ιβ) της παρούσας απόφασης.

Οι ανωτέρω οπτικοί έλεγχοι διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην υπ' αριθμόν 44800/123/85 (781 Β') απόφαση του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και οι διαπιστούμενες ελλείψεις χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες, σοβαρές ή επικίνδυνες σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην ίδια απόφαση.

α. Σε περίπτωση διαπίστωσης μιας ή περισσοτέρων δευτερευουσών ελλείψεων επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 50 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 100 Ευρώ, για κάθε έλλειψη.

β. Σε περίπτωση διαπίστωσης μιας ή περισσοτέρων σοβαρών ελλείψεων επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 100 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 200 Ευρώ, για κάθε έλλειψη. Επιπρόσθετα, επιβάλλεται και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, τα οποία επιστρέφονται όταν ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει βεβαίωση δημοσίου ΚΤΕΟ για τη σωστή λειτουργία των αντιστοίχων συστημάτων.

γ. Σε περίπτωση διαπίστωσης μιας ή περισσοτέρων επικίνδυνων ελλείψεων επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο 200 Ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος πρόστιμο 400 Ευρώ, για κάθε έλλειψη. Επιπρόσθετα, επιβάλλεται και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, τα οποία επιστρέφονται όταν ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει βεβαίωση δημοσίου ΚΤΕΟ για τη σωστή λειτουργία των αντιστοίχων συστημάτων. Στην περίπτωση αυτή επιτρέπεται μόνο η μετακίνηση του οχήματος με γερανοφόρο όχημα προς συνεργείο επισκευής αυτοκινήτων.

Άρθρο 9

Προσαρτώνται τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΚΘΕΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ

1. Τόπος ελέγχου ....

2. Ημερομηνία ....

3. Ώρα ....

4. Διακριτικό σήμα της χώρας και αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος ....

5. Διακριτικό σήμα της χώρας και αριθμός κυκλοφορίας του ρυμουλκούμενου/ημιρυμουλκούμενου ....

6. Κατηγορία οχήματος ....

α) ☐ Ελαφρό φορτηγό (3,5-12 τόνων)([1])

β) ☐ Ρυμουλκούμενο([3])

γ) ☐ Οδικός συρμός([5])

δ) ☐ Αστικό ή τουριστικό λεωφορείο (πούλμαν)([7])

ε) ☐ Φορτηγό (άνω των 12 τόνων)([2])

στ) ☐ Ημιρυμουλκούμενο([4])

ζ) ☐ Αρθρωτό όχημα([6])

7. Επιχείρηση που εκτελεί τη μεταφορά/διεύθυνση ....

8. Εθνικότητα ....

9. Οδηγός ....

10. Ελεγχθέντα σημεία:

	ελεγχθέντα	μη ελεγχθέντα	δεν πληρούν τις προϋποθέσεις
α) σύστημα πέδησης και κατασκευαστικά στοιχεία του	☐	☐	☐
β) σύστημα εξάτμισης	☐	☐	☐
γ) θολερότητα καπνού (ντίζελ)	☐	☐	☐
δ) εκπομπές αερίων [(βενζίνη, φυσικό αέριο ή υγραέριο (LPG)]	☐	☐	☐

([1]) Όχημα με κινητήρα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και ανώτατο βάρος το οποίο υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά όχι τους δώδεκα τόνους (κατηγορία Ν2).
([2]) Όχημα με κινητήρα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το οποίο έχει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, με μέγιστη μάζα άνω των δώδεκα τόνων (κατηγορία Ν3).
([3]) Κάθε όχημα που προορίζεται να ζευχθεί σε όχημα με κινητήρα, πλην των ημιρυμουλκουμένων, το οποίο λόγω της κατασκευής και της διαρρύθμισής του χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων: ρυμουλκούμενο με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, το οποίο όμως δεν υπερβαίνει τους δέκα τόνους (κατηγορία Ο3)· ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα άνω των δέκα τόνων (κατηγορία Ο4).
([4]) Κάθε όχημα που προορίζεται να ζευχθεί σε όχημα με κινητήρα ούτως ώστε μέρος του εν λόγω ημιρυμουλκούμενου να επικάθεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του ή του βάρους του φορτίου του να φέρεται από το εν λόγω όχημα και το οποίο, λόγω του σχεδιασμού και της διαρρύθμισής του, χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων (κατηγορίες Ο3 και Ο4).
([5]) Όχημα με κινητήρα χρησιμοποιούμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστο βάρος άνω των 3,5 τόνων (κατηγορίες Ν2, Ν3) που σύρει ρυμουλκούμενο (κατηγορίες Ο3 και Ο4).
([6]) Ρυμουλκό όχημα που σύρει ημιρυμουλκούμενο.
([7]) Όχημα με κινητήρα χρησιμοποιούμενο για τη μεταφορά επιβατών, με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, το οποίο διαθέτει, πέραν του καθίσματος του οδηγού, περισσότερες από οκτώ θέσεις καθημένων (κατηγορίες Μ2, Μ3).

ε) ράβδοι διεύθυνσης	☐	☐	☐
στ) φώτα, διατάξεις φωτισμού και σηματοδότησης	☐	☐	☐
ζ) τροχοί/ελαστικά	☐	☐	☐
η) αναρτήσεις (ορατά ελαττώματα)	☐	☐	☐
θ) πλαίσιο (σασί) (ορατά ελαττώματα)	☐	☐	☐
ι) ταχογράφος (εγκατάσταση)	☐	☐	☐
ια) μηχανισμός περιορισμού ταχύτητας (εγκατάσταση)	☐	☐	☐
ιβ) διαρροή καυσίμου ή/και ελαίου	☐	☐	☐

11. Αποτελέσματα του ελέγχου:
Αναστολή της χρήσης του οχήματος που παρουσιάζει σοβαρά ελαττώματα ☐

12. Διάφορα/παρατηρήσεις

13. Αρχή/υπάλληλος ή επιθεωρητής που διενήργησε τον έλεγχο

Υπογραφή της αρχής, του υπαλλήλου ή του επιθεωρητή που διενήργησε τον έλεγχο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ Ή/ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΕΔΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ

1. Ειδικές προϋποθέσεις σχετικά με τα συστήματα πέδησης

Κάθε μέρος του συστήματος πέδησης και τα μέσα λειτουργίας του, πρέπει να διατηρούνται σε άριστη κατάσταση λειτουργίας και να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένα.

Το σύστημα πέδησης του οχήματος πρέπει να επιτελεί τις ακόλουθες λειτουργίες πέδησης:

α) Για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενά τους, το κύριο σύστημα πέδησης πρέπει να είναι σε θέση να επιβραδύνει το όχημα και να το ακινητοποιεί με ασφάλεια, ταχύτητα και αποδοτικότητα, ανεξαρτήτως των συνθηκών φόρτωσής του και ανεξαρτήτως της ανωφέρειας ή κατωφέρειας του δρόμου στον οποίο κινείται.

β) Για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενά τους, η πέδη στάθμευσης πρέπει να είναι σε θέση να διατηρεί το όχημα ακινητοποιημένο, ανεξαρτήτως των συνθηκών φόρτωσής του και ανεξαρτήτως της ανωφέρειας ή κατωφέρειας του δρόμου.

2. Ειδικές προϋποθέσεις σχετικά με τις εκπομπές εξάτμισης

2.1. Μηχανοκίνητα οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζίνη)

α) Όταν οι εκπομπές εξάτμισης δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος, ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, εάν η εξέταση αυτή είναι δυνατή, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.

3. Μετά από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται στην κατάσταση βραδυπορίας (ρελαντί) και με αποσυμπλεγμένο τον κινητήρα, η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει τις ακόλουθες τιμές:

- 4,5% vol όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μεταξύ της ημερομηνίας από την οποία απαιτείται για τα οχήματα αυτά να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ και της 1ης Οκτωβρίου 1986.

- 3,5% vol όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986.

β) Όταν οι εκπομπές εξάτμισης ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος, ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχουν διαρροές και εάν όλα τα μέρη είναι πλήρη.

2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.

3. Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO, σύμφωνα με το σημείο 4.

4. Εκπομπές στην απόληξη του συστήματος του εξάτμισης - οριακές τιμές:

- Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορίας:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5% κατ' όγκο.

- Μέτρηση κατά τη λειτουργία του αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη (ρελαντί) βραδυπορία. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2.000 min-1:

Περιεκτικότητα σε CO: όχι μεγαλύτερη από 0,3% κατ' όγκο.

Λάμδα: 1±0,03, ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

2.2. Οχήματα με ανάφλεξη υπό συμπίεση (ντίζελ)

Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του αποσυμπλεγμένου κινητήρα, από την ταχύτητα βραδυπορίας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

- κινητήρες ντίζελ με φυσική απορρόφηση: 2,5 min-1
- κινητήρες ντίζελ με υπερπλήρωση: 3,0 min-1

ή τιμές ισοδύναμες εάν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές.

Για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, ισχύουν οι διατάξεις που εφαρμόζονται για τα οχήματα αυτά στα πλαίσια της οδηγίας 96/96/ΕΚ.

2.3. Συσκευές ελέγχου

Οι εκπομπές των οχημάτων ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται επακριβώς η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 10

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 22 Ιουλίου 2002

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ — **ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ**

Αριθ. Γ6/31763/2893 (2)

Τροποποίηση απόφασης «Συγκρότηση επιτροπών για την απογραφή και τον έλεγχο του δικαιώματος της νομίμου κυκλοφορίας των κυκλοφορούντων στη Χώρα ΦΔΧ αυτοκινήτων», και παράταση προθεσμίας απογραφής.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 638/1970 « Περί ιατρικής εξετάσεως των οδηγών αυτοκινήτων κλπ.», άρθρο 2, όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 771/78, 823/78, 1959/91, 2366/95, 2465/97, 2671/98 και 2801/2000.

2. Τις διατάξεις του άρθρου 13 «εκπόνηση μελετών από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών» του Ν. 2578/98, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2801/2000.

3. Την Β-24177/667/24.12.1999 (Β΄36) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Αντικατάσταση, τροποποίηση και συμπλήρωση της 19800/1982, πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων και ρυμουλκούμενων», όπως ισχύει.

4. Την Γ6/25114/1982/12.4.2001 (ΦΕΚ Β 582) «Συγκρότηση επιτροπών για την απογραφή και τον έλεγχο του δικαιώματος της νομίμου κυκλοφορίας των κυκλοφορούντων στη Χώρα ΦΔΧ αυτοκινήτων» όπως τροποποιήθηκε με τις Γ6/49421/3728/31.7.2001, και Γ6/12862/1079/ 28.2.2002.

5. Την Γ6/59160/4160/29 Σεπτεμβρίου 2000 εγκύκλιο του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Απογραφή Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων».

6. Την ανάγκη τροποποίησης της παραπάνω απόφασης ύστερα από τις προτάσεις των υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της Χώρας.

7. Τις σχετικές προτάσεις των εκπροσώπων των μεταφορέων.

8.Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Α. Τροποποιούμε την υπ' αριθμ. Γ6/25114/1982/ 12.4.2001 (ΦΕΚ Β582/2001) απόφαση, όπως τροποποιήθηκε με την Γ6/49421/3728/31.7.2001 «Συγκρότηση επιτροπών για την απογραφή και τον έλεγχο του δικαιώματος της νομίμου κυκλοφορίας των κυκλοφορούντων στη Χώρα ΦΔΧ αυτοκινήτων» όπως παρακάτω:

1. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ανατολικής Αττικής, Δ/νση Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αγ. Παρασκευή: Αντικαθιστούμε την υπάλληλο Κέφου Ευφροσύνη με την υπάλληλο Φράγκου Παναγιώτα από 28.5.2002 και τον εκπρόσωπο των Μεταφορέων Τσιμπούλη Αναστάσιο με τον Δούκα Νικόλαο από 1.1.2002 αναδρομικά.

4. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Σερρών, Δ/νση Μεταφορών & Επικοινωνιών : Συγκροτούμε μία επί πλέον επιτροπή αποτελούμενη από τους υπαλλήλους Γεώργιο Αϊδονίδη και Νόττα Ελένη και εκπρόσωπο των μεταφορέων τον Παπαδόπουλο Θεόδωρο, από 23.10.2001 αναδρομικά.

5. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κιλκίς, Δ/νση Μεταφορών & Επικοινωνιών: Αντικαθιστούμε την υπάλληλο Μαυρίδου Δήμητρα με τον υπάλληλο Καραμπίδη Σάββα από 29.4.2002 αναδρομικά.

6. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Φθιώτιδας, Δ/νση Μεταφορών & Επικ/νιών:Συγκροτούμε μία επιπλέον επιτροπή αποτελούμενη από τους υπαλλήλους Ορφανίδου Μαρία, Περικλή Γκότση και εκπρόσωπο των μεταφορέων τον Ιωάννη Ντρούζο.

Β. Η προθεσμία απογραφής παρατείνεται από 1.7.2002 μέχρι 30.11.2002.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24 Ιουλίου 2002

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ3/α/28861/6052 (3)

Ίδρυση και λειτουργία πεδίου προσγείωσης στην περιοχή Κωπαΐδας Νομού Βοιωτίας.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντες υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του κυρωτικού της Σύμβασης του Σικάγο Νόμου 211/1947, άρθρο 28.

β) Του Παραρτήματος (ANNEX) 14 της Σύμβασης του Σικάγο, 3η έκδοση του Ιουλίου 1999, που ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με την αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/ 2467/490 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Υιοθέτηση Προτύπων και συνιστώμενων Πρακτικών του παραρτήματος 14 Τόμοι I και II της Σύμβασης του Σικάγο»(ΦΕΚ 177/Β/2002).

γ) Του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης του Σικάγο, «Κανόνες Εναερίου Κυκλοφορίας (Rules of the Air), (ΦΕΚ 861/Β/12.8.98).

δ) Του Ν. 1815/88 (Α250) «Περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

ε) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 (Α΄137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (Α΄ 138).

στ) Του Π.Δ. 158/2002 (ΦΕΚ 137/Α/13.6.2002) «Ίδρυση, κατασκευή, εξοπλισμός, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία και εκμετάλλευση πολιτικών αερολιμένων από φυσικά πρόσωπα, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης».

2. Το εγχειρίδιο της ΥΠΑ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ» έκδοσης 1986.

3. Τα συμβόλαια αγοραπωλησίας με αριθ. 6223/92 και 6271/93, τα αντίστοιχα πιστοποιητικά μεταγραφής στα Βιβλία Μεταγραφών του Υποθηκοφυλακείου Ορχομενού στον τόμο 217 με αριθμό 33559/22.12.1992 και στον τόμο 217 με αριθμό 33640/5.3.1993.

4. Το 80/12.2.1997 πιστοποιητικό εκ των βιβλίων διεκδικήσεων του υποθηκοφυλακείου Ορχομενού Βοιωτίας.

5. Το συμβόλαιο αγοραπωλησίας υπ'αριθμ. 6224/92 και το αντίστοιχο πιστοποιητικό μεταγραφής στα Βιβλία Μεταγραφών του Υποθηκοφυλακείου Ορχομενού στον τόμο 217 με αριθμό 33560/27.12.1992.

6. Το 80Α΄/12.2.1997 πιστοποιητικό εκ των βιβλίων διεκδικήσεων του υποθηκοφυλακείου Ορχομενού Βοιωτίας.

7. Την από 21.3.97 αίτηση κατασκευής πεδίου προσγείωσης της εταιρείας «ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΑΕΡΟΕΦΑΡΜΟΓΕΣ - ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε.» και «ΑΦΩΝ ΓΚΙΝΤΙΚΑ Α.Ε. ΜΑΚ-ΣΩΛ».

8. Την από 24.4.1997 με Αριθ. Πρωτ. 31907 Απόφαση του Νομάρχη Βοιωτίας περί «έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων του πεδίου προσγείωσης ελαφρών αεροσκαφών της εταιρείας «ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΑΕΡΟΕΦΑΡΜΟΓΕΣ - ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε.» στην περιοχή του Δήμου Ακραιφνίου (πρώην Κοινότητας Κάστρου), Ν. Βοιωτίας».

9. Το υπ' αριθ. ΓΕΑ/Α3/2/Φ.551.3/ΑΔ/351483/Σ.353/ 19.8.1997 έγγραφο του ΓΕΑ.

10. Την από 9.3.1999 αίτηση των «ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΑΕΡΟΕΦΑΡΜΟΓΩΝ Α.Ε. ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε.» για διεξαγωγή τελικού ελέγχου του αποπερατωθέντος πεδίου προσγείωσης στην περιοχή Κωπαϊδας Νομού Βοιωτίας.

11. Την από 20.4.1999 έκθεση επιθεώρησης της ΥΠΑ.

12. Το από 28.6.99 ιδιωτικό συμφωνητικό, θεωρημένο από τη ΔΟΥ ΦΑΕ θεσσαλονίκης, μεταξύ των «Αφοι Γκιντίκα Α.Ε», εκμισθώτριας εταιρείας, και της «ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε. Γεωργικές Αεροεφαρμογές».

13. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Χορηγούμε άδεια ίδρυσης και λειτουργίας του πεδίου προσγείωσης Κωπαϊδας Ν. Βοιωτίας επ' ονόματι της εταιρείας «ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΑΕΡΟΕΦΑΡΜΟΓΩΝ Α.Ε. ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε.» για την χρησιμοποίηση του από τα αεροσκάφη της.

2. Η εν λόγω άδεια ισχύει για όσο διάστημα υφίσταται η μίσθωση μεταξύ των αντισυμβαλλομένων «Αφοί Γκιντίκα Α.Ε.» και της «ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε. Γεωργικές Αεροεφαρμογές».

3. Στοιχεία και φυσικά χαρακτηριστικά του πεδίου προσγείωσης.

2-1. Το Σημείο Αναφοράς Αεροδρομίου (Aerodrome Reference Point), στο μέσον του διαδρόμου, είναι 38°27'38΄΄ Β και 23°08΄18΄΄ Α.

2-2. Το υψόμετρο του διαδρόμου είναι 92 μέτρα από Μ.Σ.Θ.

2-3. Η επιφάνεια του διαδρόμου είναι χωμάτινη, επίπεδη και καλύπτεται από γρασίδι.

2-4. Ο προσανατολισμός του διαδρόμου είναι 09/27.

2-5. Το μήκος του διαδρόμου είναι 530 μέτρα και το πλάτος 25 μέτρα.

2-6. Η ζώνη ασφαλείας (strip) που περιβάλλει τον διάδρομο είναι διαστάσεων 590 x 80 μέτρα.

2-7. Υπάρχει ζώνη ασφαλείας μήκους 30 μέτρων μετά τα άκρα των διαδρόμων.

2-8. Υπάρχει διαγράμμιση διεύθυνσης διαδρόμου, άξονα διαδρόμου και κατωφλίων. Έχει εγκατασταθεί ένα (1) ανεμούριο νότια από το κατώφλι του διαδρόμου 09.

2-9. Συχνότητα αερεπίγειας επικοινωνίας του πεδίου με τα αεροσκάφη 119,700 MHz.

3. Ο πυροσβεστικός εξοπλισμός του πεδίου προσγείωσης αποτελείται από τα παρακάτω:

3-1. Πυροσβεστήρας αφρού AFFF χαμηλής διόγκωσης (6%) χωρητικότητας 250 kg. Πίεση δοκιμής σώματος πυροσβεστήρα τα 30 bar. Ο πυροσβεστήρας είναι εγκατεστημένος επί οχήματος και κατάλληλος για φωτιές κατηγορίας Β και C.

3-2. Τροχήλατος πυροσβεστήρας ξηράς κόνεως 50 kg κατάλληλος για φωτιές κατηγορίας Α, Β,C και Ε.

3-3. Φορητοί πυροσβεστήρες ξηράς κόνεως 6 kg και 12 kg κατάλληλοι για φωτιές κατηγορίας Α, Β, C και Ε.

3-4. Υγειονομικό υλικό Α' Βοηθειών.

3-5. Όλοι οι πυροσβεστήρες πρέπει να παραμένουν σε άρτια κατάσταση και να επιθεωρούνται σε τακτική βάση.

4. Η χρησιμοποίηση του ανωτέρω πεδίου προσγείωσης θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

4-1. Το πεδίο προσγείωσης θα χρησιμοποιηθεί για την διακίνηση και εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της Εταιρείας «ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΑΕΡΟΕΦΑΡΜΟΓΕΣ - ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε.», με την προϋπόθεση εξασφάλισης με ευθύνη της εν λόγω Εταιρείας ή του χειριστή, της καταλληλότητας του πεδίου προσγείωσης και των λοιπών συνθηκών και όρων λειτουργίας του, για την ασφαλή προσγείωση / απογείωση των αεροσκαφών. Ομοίως το πεδίο προσγείωσης δύναται να χρησιμοποιηθεί και από άλλα αεροσκάφη, μόνο κατόπιν άδειας του ιδιοκτήτη του εν λόγω πεδίου προσγείωσης χωρίς αμοιβή, με την επιφύλαξη των προαναφερομένων προϋποθέσεων ασφαλούς κίνησης των αεροσκαφών.

4-2. Οι πτήσεις προς και από το πεδίο προσγείωσης θα εκτελούνται σύμφωνα με τους ισχύοντες Νόμους και Διατάξεις, Διατάγματα, Κανονιστικές Αποφάσεις και Κανονισμούς, σε συνάρτηση με την ευθύνη του χειριστή του αεροσκάφους, των επιδόσεων και περιορισμών του, ως προς τον τύπο και το βάρος προσγείωσης - απογείωσης, λαμβανομένων υπόψη των επικρατούντων καιρικών συνθηκών στην περιοχή.

4-3. Ειδικότερα για το πεδίου προσγείωσης Κωπαϊδας υφίστανται και οι παρακάτω περιορισμοί και προϋποθέσεις λειτουργίας:

4.-3.1 Κατά τις ώρες λειτουργίας του, με ευθύνη της Εταιρείας θα εξασφαλίζεται R/T επικοινωνία των ιπταμένων με τον Πύργο Ελέγχου του Αεροδρομίου Τανάγρας καθόλη την διάρκεια των δραστηριοτήτων. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη των δραστηριοτήτων κάθε φορά είναι η εξασφάλιση της επικοινωνίας που περιγράφεται παραπάνω. Σε αντίθετη περίπτωση θα θεωρείται ότι δεν υπάρχει πτητική δραστηριότητα στο εν λόγω πεδίο προσγείωσης.

4.-3.2 Πτήσεις των αεροσκαφών της Εταιρείας εκτός ATZ, η οποία στη συνέχεια θα καθιερωθεί βάσει της εν λόγω απόφασης, θα εκτελούνται κατόπιν εγκρίσεως και σύμφωνα με τις οδηγίες των Υπηρεσιών Προσέγγισης του Α/Δ της Τανάγρας, στις συχνότητες VHF 120,25 MHz (κύρια) και 122,1 MHz (εφεδρική).

4.-3.3 Οι δραστηριότητες του πεδίου προσγείωσης,δεν θα επηρεάζουν το επιχειρησιακό έργο του Αεροδρομίου Τανάγρας και θα αναστέλλονται, οποτεδήποτε οι ανάγκες το επιβάλλουν, από τις Υπηρεσίας Ε.Ε.Κ. του Αεροδρομίου Τανάγρας.

4.-3.4 Επίσημη επικοινωνία της εν λόγω Εταιρείας με το ΓΕΑ, πέραν αυτής της παροχής των Υπηρεσιών Ε.Ε.Κ. του Αεροδρομίου Τανάγρας, θα διεξάγεται μέσω ΥΠΑ/Δ3 - Δ4 κατά περίπτωση.

4.-3.5 Οι πτητικές δραστηριότητες της εν λόγω Εταιρείας

εκτός ΑΤΖ για αεροψεκασμούς, αερολιπάνσεις κ.λπ., θα καλύπτονται με Αγγελία Διεθνούς Διανομής.

4.-3.6 Για πτήσεις εκτός ΜΤΜΑ Τανάγρας απαιτείται διαβίβαση του Σχεδίου Πτήσεως στην ΥΠΑ με μέριμνα της Εταιρείας.

4.-3.7 Εντός ΜΤΜΑ Τανάγρας θα ακολουθούνται λεπτομερώς οι Κανόνες και οι Διαδικασίες του ICAO καθώς και οι περιορισμοί που ισχύουν στο εν λόγω Αεροδρόμιο, όπως λεπτομερώς περιγράφονται στο MAIP GREECE και γενικότερα θα ακολουθούνται τα προβλεπόμενα στο AIP GREECE για πτήσεις στο FIR Αθηνών.

5. Παράβαση των όρων και περιορισμών των από τις οικίες διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου. Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του πεδίου προσγείωσης, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη ή τον χειριστή του αεροσκάφους κατά περίπτωση.

6. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό πραγματοποίησης πτήσεων χωρίς την προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα ή Αερολιμένα χαρακτηρισμένου ως Νομοθετημένου σημείο εισόδου - εξόδου για την διενέργεια των κατά νόμων απαιτουμένων ελέγχων.

7. Η επιθεώρηση του πεδίου προσγείωσης ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ.

8. Οι πάσης φύσεως δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας του, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη του πεδίου προσγείωσης.

9. θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του πεδίου προσγείωσης, στις εγκαταστάσεις του κλπ. ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη της ΥΠΑ.

10. Η απόφαση αυτή μπορεί να ανακληθεί ή να περιορισθεί από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ, μονομερώς και ελεύθερα χωρίς οικονομική ή άλλη επιβάρυνση του Δημοσίου αν λόγοι ειδικοί το επιβάλλουν.

11. Σε περίπτωση ανάκλησης ή διακοπής της λειτουργίας του, ο ιδιοκτήτης του πεδίου προσγείωσης Κωπαΐδας δεν μπορεί να μεταβάλει τη χρήση του πεδίου προσγείωσης χωρίς προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Η ΥΠΑ/Δ3/Α/5631/883/2.2.2000 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών παύει να ισχύει.

Η απόφαση αυτή δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24 Ιουλίου 2002

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ